VOTO

PROCESSO: 00058.077427/2015-25

INTERESSADO: PARINTINS TÁXI AÉREO LTDA

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiu competência à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos, bem como fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo, e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência (art. 8º, incisos X, XVI e XLIII).

1.2. Prevê o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que aprova o regulamento da ANAC, que, no exercício de suas atribuições, cabe à Agência apurar, julgar, aplicar penalidades ou adotar providências administrativas por infrações previstas na Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), ou em legislação complementar, bem como conhecer os respectivos recursos (art. 6º do Anexo I ao Decreto).

1.3. Ainda, pelas disposições contidas no Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, art. 9º, caput, compete à Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.

1.4. Conforme art. 30, inciso III, da Resolução nº 381/2016, à Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN compete o recebimento e a admissibilidade dos recursos contra as suas próprias decisões:

> Art. 30. À Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância compete:
>
> (...)
>
> III - fazer o juízo de admissibilidade dos seguintes atos processuais: (Redação dada pela Resolução nº 502, de 30.01.2019)
> a) pedidos de revisão ou recursos apresentados em decorrência de decisões em segunda instância proferidas por essa unidade; e (Incluído pela Resolução nº 502, de 30.01.2019);

1.5. Na análise da admissibilidade, deve a autoridade competente ater-se ao disposto no art. 46 da Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018, que nestes termos dispõe:

> Art. 46. Cabe recurso à Diretoria, em última instância administrativa, a ser apresentado no prazo de 10 (dez) dias, quando as decisões proferidas pela autoridade competente para julgamento implicarem sanções de cassação, suspensão ou multa acima do valor de R$ 100.000,00 (cem mil reais).
> Parágrafo único. Na análise de admissibilidade do recurso à Diretoria pelo critério do valor de multa será considerado o montante das multas aplicadas em um mesmo PAS conforme definido no art. 32, § 3º, desta Resolução.

1.6. Trata-se de recurso interposto em face da Decisão Monocrática de Segunda Instância nº 1185/2019 (SEI 3340541), por meio da qual foi reduzida a multa aplicada pela autoridade de primeira instância administrativa, resultando, nos termos do parágrafo único do art. 46, acima transcrito, na aplicação de multa no montante de R$ 208.000,00 (duzentos e oito mil reais). Ressalte-se ainda que conforme esclarecido no Despacho ASJIN (SEI 3644696), reputa-se tempestivo o referido recurso.

1.7. Constata-se, portanto, que a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da ANAC, estando o encaminhamento feito pela ASJIN revestido de amparo legal, podendo concluir que estão atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre o recurso apresentado pelo interessado.

2. **DA ANÁLISE**

2.1. Trata-se de recurso interposto em face da Decisão Monocrática de Segunda Instância nº 1185 (SEI 3340541), por meio da qual resultou a aplicação de sanção de multa à autuada no montante de **R$ 208.000,00 (duzentos e oito mil reais),** por "**não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves".**

2.2. Inicialmente, em seu recurso, visando obter o deferimento de efeito suspensivo ao apelo, alega a interessada a ocorrência de possíveis vícios à Resolução nº 472, de 2018, quanto à redação contida em seu art. 38, §1º. De pronto, cumpre afastar tais alegações, uma vez que o processo que resultou na referida norma foi objeto de audiência pública, bem como o dispositivo em comento encontra-se devidamente alinhado ao disposto no parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

2.3. O pleito de efeito suspensivo ao recurso, por sua vez, foi devidamente analisado e indeferido nos termos do Despacho Decisório 11 (SEI 3690481), consoante restarem ausentes os pressupostos previstos no art. 38, § 1º, da Resolução ANAC nº 472, de 2018, a teor do disposto no art. 53, do mesmo diploma normativo.

2.4. Quanto à alegação de inexistência de infração, o Relatório de Fiscalização nº 17/2015/GTAR-DF/GAEM/GGAC/SAR (fls. 1 a 2) é claro ao descrever que, em auditoria realizada na autuada, em 10/06/2015, a fiscalização constatou registro em competente Diário de Bordo (página nº 006056 do Diário de Bordo nº 007/PR-PPL/2015) de que, em 23/04/2015, a aeronave PR-PPL realizou voo e que o piloto reportou instrumentos com falhas e inoperantes.

2.5. Constatou, ainda, a fiscalização não haver registro das ações corretivas requeridas e, em *check* operacional, foi constatado que algumas destas panes persistiam, sendo emitida Notificação de Condição Irregular de Aeronave - NCIA nº 01/110615/GTAR-DF/A-1922. Foram identificados no Diário de Bordo diversos voos realizados com a aeronave em condição não aeronavegável.

2.6. Ressalte-se que, conforme esclarecido em Parecer nº 1019/2019/JULG/ASJIN (SEI 3318651), "a MEL aprovada pelo FOP 111 nº 025/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO, de 5/5/2014, trata do modelo Embraer 810C, que é uma variante distinta do PA-34-200T, modelo da aeronave PR-PPL. Portanto, ao incluir na EO a aeronave PR-PPL, a empresa deveria ter apresentado MEL específica daquela variante".

2.7. Com relação aos argumentos de que os equipamentos inoperantes ou com falha não interferiam na aeronavegabilidade, aponta-se que tal afirmação não está fundamentada em dados técnicos do fabricante ou de autoridade reconhecida. Assim, não é possível acolher a argumentação da Recorrente.

2.8. Diante do descrito, é patente o descumprimento aos normativos elencados no Auto de Infração nº 000449/2015 (SEI 1827829 - págs. 61/62), capitulando sua conduta na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565, de 1986), c/c item 135.179 do RBAC 135. Senão vejamos:

> **RBAC 135**
>
> Subparte C - Aeronaves e equipamentos
>
> 135.179 Instrumentos e equipamentos inoperantes
>
> (a) O operador deverá incluir em seu sistema de manuais uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada pela ANAC, para cada tipo de aeronave que possua uma MMEL publicada, para que o piloto em comando possa determinar se é seguro iniciar o voo ou continuá-lo a aprtir de qualquer parada intermediária, no caso de algum instrumento, equipamento ou sistema deixar de funcionar.
>
> **(b) Ninguém pode decolar com uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes instalados, a menos que as seguintes condições sejam atingidas:**
>
> **(1) deve existir uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada para a aeronave;**
>
> **(2) deve haver uma carta da ANAC autorizando operações de acordo com a MEL aprovada. A tripulação de voo deve ter acesso direto antes de cada voo a todas as informações contidas na MEL aprovada através de documentação impressa ou outros meios aprovados nas**

especificações operativas do detentor de certificado e colocados à sua disposição. Uma MEL aprovada como autorizada pelas especificações operativas constitui uma modificação aprovada ao projeto de tipo de aeronave sem requerer nova certificação;

(3) a Lista de Equipamentos Mínimos aprovada deve:

(i) ser preparada de acordo com as limitações especificadas no parágrafo (b) desta seção; e

(ii) prover procedimentos para a operação da aeronave com certos instrumentos e equipamentos em condição inoperante;

(4) registros identificando os equipamentos e instrumentos inoperantes e as informações requeridas pelo parágrafo (a)(3)(ii) desta seção devem estar disponíveis para conhecimento do piloto;

(5) a aeronave deve ser operada de acordo com todas as condições e limitações contidas na MEL e nas especificações operativas autorizando o seu uso.

(c) Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos na MEL:

(1) instrumentos e equipamentos que sejam especificamente ou de qualquer outra maneira requeridos pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo as quais a aeronave recebeu certificação de tipo e que sejam essenciais para a operação segura sob todas as condições de operação;

(2) instrumentos e equipamentos que uma diretriz de aeronavegabilidade requeira estarem em condições de funcionamento, a menos que a própria DA dê outra orientação; e

(3) os instrumentos e equipamentos requeridos por este regulamento para operações específicas.

(d) Não obstante os parágrafos (b)(1) e (b)(3) desta seção, uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operada segundo uma permissão especial de voo emitida de acordo com as seções 21.197 e 21.199 do RBAC 21.

(grifos nossos)

CBA

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

2.9. A Interessada permitiu 52 operações com a aeronave PR-PPL, de 25/4/2015 a 29/5/2015, sem ações corretivas requeridas, considerando a inexistência de MEL aprovada e de permissão especial de voo. Dessa forma, o fato exposto se enquadra ao descrito no referido dispositivo.

2.10. Conforme informações prestadas em sua defesa, embora ciente da ocorrência de falhas em certos instrumentos da aeronave "a empresa optou por aguardar para a próxima revisão da aeronave para corrigir e verificar as possíveis falhas nos instrumentos, se realmente eram de fato falhas e/ou supostamente revisão geral dos equipamento".

2.11. Ainda, conforme relatos da própria empresa, após a vistoria realizada pela Agência, "devido a aplicabilidade da NCIA (Notificação de Condição Irregular de Aeronave) nº 01/110615/GTAR-DF/A-1922, a empresa prontamente removeu os equipamentos com falhas e antecedeu a revisão de imediato".

2.12. Resta demonstrado, portanto, nos autos, que a autuada, mesmo após ter tomado conhecimento dos equipamentos que se encontravam com falhas e inoperantes, informação essa trazida pelo piloto da aeronave, não apenas informalmente, mas expressamente lançada no Diário de Bordo da aeronave (DB 007/PRP~PPL/2015, página nª 006056), optou por descumprir, deliberadamente, a norma em comento, prosseguindo com as operações da aeronave em questão, o que somente foi interrompido após auditoria feita pela Agência na empresa autuada.

2.13. É clara a inaplicabilidade da alegada infração continuada ao caso, pois denota-se que cada uma das operações da aeronave decorre de atos distintos e individualizados.

2.14. Conforme disposto na Instrução Normativa nº 25, de 2008, vigente à época da autuação, verifica-se a correta individualização das condutas infracionais ora sob análise. Senão vejamos:

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

> § 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

2.15. Ressalte-se, ainda, que a despeito da previsão contida no §2º, do art. 32, da Resolução nª 472/2018, é relevante considerar não haver previsão de aplicação de infração continuada no normativo específico aplicado ao caso concreto, restando imperioso o estabelecimento de infrações individualizadas em cumprimento ao princípio da legalidade.

2.16. Não obstante, resta proposital essa conclusão, visando o correto balizamento da penalidade aplicada, objetivando o seu efeito educativo, face à relevância da conduta perseguida pelo órgão regulador/fiscalizador, qual seja, a segurança de voo com a adequada manutenção dos equipamentos envolvidos nos serviços aéreos, restando presentes, portanto, a razoabilidade e a proporcionalidade adequadas ao caso.

2.17. Ressalte-se que, no presente caso, quando da aplicação da sanção, foram consideradas, para efeito de dosimetria, circunstâncias atenuantes e agravantes, restando aplicada a pena mais branda, por ocorrência, por restar constatada a inexistência de aplicação definitiva de sanção nos 12 (doze) meses anteriores a datada da infração em julgamento.

2.18. Portanto, resta demonstrado nos autos que a autuada, de fato, descumpriu o disposto na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565, de 1986), bom como o item 135.179 do RBAC 135, nos termos do quanto descrito pelo Auto de Infração nº 00449/2015 (SEI 1827829 - fls. 31), lavrado em 4/8/2015.

3. **DO VOTO**

3.1. Assim sendo, ante todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, **VOTO** pelo conhecimento do Recurso Administrativo apresentado pela empresa **PARINTINS TÁXI AÉREO LTDA.** e no mérito, por **NEGAR-LHE PROVIMENTO**, mantendo-se a decisão recorrida em todos os seus termos.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT
Diretor - Relator

Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant**, **Diretor**, em 27/05/2020, às 12:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade, informando o código verificador **4355454** e o código CRC **8463578C**.